



IFALPA ATS Committee Meeting 出席報告

2013年11月12日から14日の3日間、北アフリカ、アルジェリアのアルージュアにおいて ATS Committee Meeting が開催されました。今回はアルジェリア国内における治安情勢や煩雑なビザ発給手続の影響によって、出席者は9カ国のALPAから11名とIFALPA役員3名、そしてオブザーバー参加のIFATCA（国際航空管制官協会）1名と地元アルジェリアの航空管制官1名を含む計16名に留まりました。しかしながら、会議中はATS関連の諸問題について活発な議論が展開されました。

1. ICAO 関連一般

a) SID/STAR に於ける高度制限

2007年のPANS ATM (DOC4444) の改訂を受け、SID/STARにおける高度制限遵守が規定化されることとなったが、改訂の採用については締約国の裁量に委ねられていることから採用／不採用の国が混在しており、結果として現在、高度制限に関する2通りの運用方式が存在している。また、ICAOは相違通告を義務化していないことから、過去数年来、IFALPAはこの問題に対して速やかな対応を取るようICAOに対して要請している。今後引き続き、IFATCAと共同でこの問題に対する取り組みを継続していく予定である。

b) RUNWAY PREFERENTIAL PROCEDURE

NOISE ABATEMENT を目的とする TAILWIND LIMIT を 5KT から 7KT に増加させる PANS OPS の改訂提案が出されていたが、各国当局、IATA、IFALPA の反対により却下された。

c) USE OF ACARS INDICATIONS

最近、一部の地域において実施された調査の結果、ACAS RA 発生により衝突回避操作を行ったにもかかわらず、ATC への通報が全く行われなかった、または、適時な通報が行われず、管制業務に支障をきたす事例が多数報告されていることが判明した。この事態を受け ICAO では、関連規定の変更提案を行うことになる模様。予定されている改訂内容は以下の通り。(回避操作と通報が併記される)

ICAO OPS VOLUME I, PART III, SEC 3, CHAPTER 3

- 1) Respond immediately by following the RA indicated, unless doing so would jeopardize the safety of the aeroplane, AND notify the appropriate ATC unit of any RA which requires a deviation from current ATC instruction or clearance.

d) EURO CONTROL から RADIOTELEPHONY に関する提案

EURO CONTROL では、RADIOTELEPHONY における数字の送信方法の変更提案について協議が開始された。これに伴い、ATS COMMITTEE 内においても新しい POLICY を作成することとなった。

2. IFALPA NEW POLICY 提案

a) AERONAUTICAL MOBILE SERVICE-DATA LINK COMMUNICATIONS

現在 ICAO ではこの事項に関する POLICY が規定されていないが、IFALPA としては次回総会における承認を経た後に、正式な POLICY として採用することになっている。その概要は以下の通り。



- 1) ATS MSG は、航空機の航行の安全性への影響、適時な受信が必須という観点から、最優先の取り扱いとする。
- 2) DATA LINK を使用して ATS を実施する場合、受信性能の低下等は許容されない。
- 3) DATA COM SYSTEM の導入に際しては、THREAT ANALYSIS を実施し、潜在的な脅威を認識すると共に、安全性確保の要件を設定する。
- 4) SECURITY POLICY の作成
- 5) MSG の改ざんや通信妨害に備え、SECURITY 上の対応策を講ずる。
- 6) UNAUTHORIZED PERSON による ATM MSG の傍受、飛行状態のモニターを防止する。
- 7) 不測の事態に備え、地上局と航空機局のいずれにおいても複数のチャンネルを設定する。
- 8) 緊急事態発生時において、乗員の速やかな緊急送信を可能とする EMERGENCY DATA LINK FUNCTIONS, ADS EMERGENCY MODE を装備する。
- 9) EMERGENCY MODE 使用時は、送信レートを最大にする。

b) LOW TEMPERATURE CORRECTIONS

既存の POLICY に、以下 2 項目を追加する。

- 1) 航空管制官は IFR 機に対し、TEMP CORRECTION が適用されていることを通知する。
- 2) LOW TEMPERATURE の影響による ALTITUDE CORRECTION を適用しない場合、空港周辺の地形、障害物等についての安全評価を実施する。
- 3) 周波数の占有時間短縮の為、ALTITUDE CORRECTION が適用されていることを通知する為の専門用語を設定する。

3. 各国 ALPA からの報告

報告のうち、日本に関連するものは以下のとおり。

a) 米国

近年増加傾向にある管制指示エラー、航空機側の管制指示逸脱事例を受け、TARP (TRAFFIC ANALYSIS AND REVIEW PROGRAM) の見直しが始まり、NATIONAL AIRSPACE SYSTEM が現在抱える潜在的な危険性についての分析が行われている。

b) ドイツ

フランクフルト空港の ILS25R APP において、騒音軽減対策効果の検証を目的とした 3.2 度 Path の試験運用が行われているが、これまでの解析の結果、十分な効果が得られていないことが判明している。今後、4.29 度 Path を使用した試験運用の計画が当局から発表されている。

c) 日本

ALPA Japan より、既に中部国際空港において導入されている BIRD STRIKE 防止を目的とした RUNWAY の TAILWIND 運用、並びに 2014 年春から予定されている羽田空港の国際線昼間発着枠増加に伴う交通量増大への対応、空域の利用についての説明を行った。

4. その他

IFATCA から、2015 年秋にモントリオールにおいて開催予定の TECHNICAL OPERATIONS COMMITTEE について IFALPA ATS Committee と共同開催の提案があり、現在 IFALPA EXECUTIVE BOARD の承認待ちとなっている。

5. 次回の MEETING は、2014 年 5 月、モントリオールにて開催の予定。

以上